

# Behandling af hørings svar i forbindelse med afsluttende høring for øget kapacitet på rute 26 mellem Sallingsund og Hanstholm

Der er i forbindelse med Trafikstyrelsens afsluttende høring af miljøkonsekvensvurderingen for øget kapacitet på rute 26 mellem Sallingsund og Hanstholm indkommet 19 hørings svar. Hørings svarene behandles enkeltvist i nedenstående.

Nr.	Omhandler	Vejdirektoratets svar
1	Er bekymret for øget trafik på Møgelvej, når vejen forlægges.	Det er ikke forventningen, at forlægningen af Møgelvej vil medføre mere trafik på Møgelvej. Der er udelukkende tale om, at Møgelvej forlægges og tilsluttes Beerstedvej. Derfor forventes ikke en merbelastning af Møgelvej.
2	Ønsker sin ejendom eksproprieret, da opgraderingen af rute 26 og specielt ved hankeanlæg ved Malervej vil påvirke ejendomsværdien negativt.	Rute 26 er en ældre vej, hvor der er behov for ombygning af strækninger og kryds for at få den bedste fremkommelighed og trafiksikkerhed. Det vil i mange tilfælde betyde, at der er behov for yderligere areal i det enkelte kryds. Vejdirektoratet vil forsøge at minimere generne og tage hensyn til ejendomme, som vil have svært ved at undvære arealerne. Projektet har på nuværende tidspunkt karakter af et skitseprojekt. Der vil i forbindelse med detailprojekteringen blive set nærmere på de enkelte kryds og deres udformning. Der kan her være mulighed for at



		<p>begrænse arealbehovet ved at lave støttemure, måske kan krydset flyttes eller indskrænkes eller måske indrettes på en mere hensigtsmæssig måde.</p> <p>Ved de projekter, hvor der er behov for ekstra areal, vil Ekspropriationskommissionen stå for arealerhvervelsen. På besigtigelsen vil de tage stilling til krydssets udformning og dimensioner, og vil ud fra lodsejerens og Vejdirektoratets interesser træffe beslutning om, hvordan krydset skal ombygges. Ved ekspropriationen vil Ekspropriationskommissionen så fastsætte den erstatning, som lodsejeren skal have for den valgte løsning. Det gælder både for prisen på jorden, beplantning og ejendomsforringelse. Er lodsejeren eller Vejdirektoratet ikke tilfreds med den fastsatte erstatning, kan erstatningens størrelse ankes til Taksationskommissionen. Er en af parterne stadig ikke enig i erstatningen, kan sagen forelægges retten til afgørelse. Sagens behandling ved Ekspropriationskommissionen og Taksationskommissionen er uden udgift for lodsejeren, hvorimod en retssag vil medføre udgifter til parterne.</p>
3	Er bekymret for muligheden for at krydse Oddesundvej med landbrugsmaskiner, når den tunge trafik flyttes fra Åsvej til rute 26.	Projektets fokus er at skabe bedre kapacitet på rute 26. Dermed vil der potentielt også komme mere trafik på rute 26. Der vil derfor kunne være perioder af døgnet, hvor det vil være vanskeligere at komme ud fra overkørsler og sideveje. Det er en afvejning i forhold til ønsket om bedre fremkommelighed på rute 26.
4	Påpeger at vejlukning ved Stakkedal vil betyde betragtelige omvejskørsler for dem og dermed også forøget brændstofforbrug. Ønsker kanalisering ved krydset i stedet.	Rute 26 er en vigtig trafikåre for erhverv og beboere på Thy og Mors. Projektet skal tilgodese områdets sammenhæng med resten af landet ved at øge fremkommeligheden og trafiksikkerheden, så det giver en øget lyst til at drive erhverv i området og øge mobiliteten for beboerne. Forbedret fremkommelighed på rute 26 med forbedrede overhalingsmuligheder og højere hastighedsgrænse vil nødvendiggøre reduktion i antallet af sidevejestilslutninger og nedlæggelse af direkte adgangsveje til ejendomme langs vejen. Færre og bedre sidevejestilslutninger og direkte adgangsveje vil betyde en bedre fremkommelighed på strækningen, ligesom det vil betyde en forbedret trafiksikkerhed.
5	Udtrykker bekymring for at omlægningen af Møgelvej til Beerstedvej vil medføre, at der kommer mere trafik på Beerstedvej og dermed øget støj og forøget kø på Beerstedvej som følge af den øgede trafik. Foreslår desuden at	<p>Der vil som følge af omlægningen komme mere trafik på Beerstedvej. Den øgede trafik vil primært være fra den forlagte Møgelvej og ud mod rute 26.</p> <p>Projektet har på nuværende tidspunkt karakter af et skitseprojekt. Der vil i forbindelse med detailprojekteringen blive set nærmere på de enkelte kryds og deres udformning. Der kan her</p>



	vejtilslutningen flyttes tættere på rute 26, hvor der er en ubeboet bygning.	være mulighed for at begrænse arealbehovet ved at lave støttemure, måske kan krydset flyttes eller indskrænkes eller måske indrettes på en mere hensigtsmæssig måde.
6	<p>Påpeger at kanaliseringen ved Skinnerup Skråvej bør flyttes til Tovsgaardsvej, da biogasanlæg på Tovsgaardsvej udvides.</p> <p>Ønsker desuden en dialog med Vejdirektoratet i forbindelse med projektets gennemførelse.</p>	<p>Kanaliseringen af Skinnerup Skråvej er valgt, da strækningen er mere trafikeret end Tovsgårdvej. På Skinnerup Skråvej kører ca. 230 køretøjer per døgn. På Tovsgårdvej ud mod rute 26 kører ca. 70. Skinnerup Skråvej betjener desuden byen Hillerslev.</p> <p>Der er dialog mellem Thisted Kommune og Vejdirektoratet om projekt om udbygning af biogasanlæg på Tovsgårdvej i andet regi, og det anses ikke som en del af udbygningsprojektet at sikre vejbetjening til en kommende udvidelse af biogasanlægget.</p> <p>Lodsejere der er direkte påvirket af projektet, vil blive inddraget. Der vil desuden i næste fase af projektet blive holdt informationsmøder, hvor det vil være muligt at få en dialog med Vejdirektoratet.</p>
7	<p>Udtrykker bekymring for ekspropriation på deres ejendom. Det vil betyde omfattende ændringer inde på deres grund såfremt projektet gennemføres som vist.</p> <p>De ønsker totalekspropriation.</p>	Se tidligere svar om ekspropriation.
8	<p>Er bekymret udvidelsen af Thisted Omfartsvej.</p> <p>Påpeger, at deres ejendom vil blive støjbelastet over den vejledende grænseværdi.</p> <p>De er desuden bekymrede for fjernelse af træer/beplantning på kanten af deres grund vil betyde visuelle forstyrrelser samt lysindfald på ejendommen.</p>	<p>Støj fra vejtrafikken er vurderet i henhold til Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier. De vejledende støjgrænser er et udtryk for en støjbelastning, som Miljøstyrelsen vurderer, er miljømæssig og sundhedsmæssig acceptabel. Der er tale om en afvejning mellem de virkninger, støj har på mennesker, og økonomiske hensyn i forhold til de merudgifter, der kan være forbundet med at forebygge eller reducere støj.</p> <p>Grænseværdierne er ikke udtryk for en rettighed til at udsende støj til et bestemt niveau, men der findes heller ikke en generel pligt til at overholde de vejledende støjgrænser bortset fra planlægning af nye støjfølsomme funktioner på støjbelastede arealer.</p>



	<p>Endelig påpeges, at tiltagene vil medføre et værditab på deres ejendom. Herunder bekymring for bortfald af hektarstøtte, da arealinddragelsen kan betyde at deres grund bliver for lille.</p>	<p>Udpegningen af mulige skærmstrækninger og analysen af skærmenes effekt sker ud fra Vejdirektoratets grundlæggende principper for etablering af støjskærme og støjvolde.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi på 58 dB skal være overskredet ved mere end 5 sammenhængende boliger på strækningen</li><li>• støjskærmene skal have en hørbar effekt</li><li>• støjskærmene skal være rimeligt omkostningseffektive, dvs. medføre en rimelig støjdemping for et antal boliger sat i forhold til støjskærmenes pris.</li></ul> <p>Ovenstående principper betyder, at støjskærme og støjvolde typisk vil blive anvendt ved sammenhængende boliger/boligområder, mens disse ved enkeltliggende boliger vil være uforholdsmæssigt dyre pr. boligenhed. Der etableres derfor normalt ikke støjskærmning ved spredt bebyggelse i det åbne land.</p> <p>Projektet har på nuværende tidspunkt karakter af et skitseprojekt. Der vil i forbindelse med detailprojekteringen blive set nærmere på de enkelte kryds og deres udformning. Der kan her være mulighed for at begrænse arealbehovet ved at lave støttemure så indgreb indskrænkes.</p> <p>Se tidligere svar om ekspropriation.</p>
9	<p>Underskriftsindsamling på vegne af beboerne på Parkvej og Skråningen.</p> <p>De påpeger, at såfremt Skråningen lukkes vil det betyde øget trafik på Parkvej, dårligere trafiksikkerhed for cyklister ved krydsning af rute 26, øget støjniveau som følge af potentiel flytning af byskilt samt et ønske om, at byskiltet fastholdes.</p>	<p>Rute 26 er en vigtig trafikåre for erhverv og beboere på Thy og Mors. Projektet skal tilgodese områdets sammenhæng med resten af landet ved at øge fremkommeligheden og trafiksikkerheden, så det giver en øget lyst til at drive erhverv i området og øge mobiliteten for beboerne. Forbedret fremkommelighed på rute 26 med forbedrede overhalingsmuligheder og højere hastighedsgrænse vil nødvendiggøre reduktion i antallet af sidevejstilslutninger og nedlæggelse af direkte adgangsveje til ejendomme langs vejen. Færre og bedre sidevejstilslutninger og direkte adgangsveje vil betyde en bedre fremkommelighed på strækningen, ligesom det vil betyde en forbedret trafiksikkerhed.</p> <p>Der er ikke planlagt en flytning af byzonetavlen i projektet. Flyttes tavlen vil hastighedsgrænsen formodentlig ændres til 60 km/t. og ikke til 80 km/t.</p> <p>I forbindelse med udførelse af projektet sikres, at cyklister fortsat kan krydse vejen.</p>



10	<p>Påpeger, at der på deres matrikel er et rigt dyreliv herunder flagermus. De formoder, at der kan være både spidssnudet frø, hugorm og muligvis birkemus i deres område, og påpeger derfor, at et indgreb i området kan have store konsekvenser.</p> <p>Påpeger desuden, at deres læbælte, der er bygget op over 20 år, vil blive påvirket, så det ikke vil have samme funktion.</p> <p>Påpeger desuden den værdiforringelse af ejendommen, der kommer som følge af projektet.</p>	<p>Vejdirektoratets rådgiver Sweco har undersøgt alle naturlokaliteter i området, og der er ikke fundet de pågældende arter ved vejen eller på vejskråninger i området omkring den pågældende ejendom.</p>
11	<p>Påpeger, at kanalisering af Skinnerup Skråvej bør flyttes til Tovsgårdvej i stedet. Det vil bedre tjene de lokale. Det påpeges at forskellen i trafikmængde på Skinnerup Skråvej og Tovsgårdvej er begrænset.</p> <p>Endelig vil en kanalisering af Tovsgårdvej understøtte det lokale erhvervsliv. Påpeger at der så kan lukke vejadgange på vestsiden af rute 26.</p>	<p>Kanaliseringen af Skinnerup Skråvej er valgt, da strækningen mere trafikeret end Tovsgårdvej. På Skinnerup Skråvej kører ca. 230 køretøjer per døgn. På Tovsgårdvej ud mod rute 26 kører ca. 70.</p> <p>Skinnerup Skråvej betjener byen Hillerslev.</p> <p>Der er dialog mellem Thisted Kommune og Vejdirektoratet om projekt om udbygning af biogasanlæg på Tovsgårdvej i andet regi, og det anses ikke som en del af udbygningsprojektet at sikre vejbetjening til en kommende udvidelse af biogasanlægget.</p>
12	<p>Er bekymret for at lukningen af Østergårdsvej og samtidig lukning af det nordlige ben af Langebeksvej i Skjoldborg vil medføre mere trafik på Østergårdsvej.</p>	<p>Rute 26 er en vigtig trafikåre for erhverv og beboere på Thy og Mors. Projektet skal tilgodese områdets sammenhæng med resten af landet ved at øge fremkommeligheden og trafiksikkerheden, så det giver en øget lyst til at drive erhverv i området og øge mobiliteten for beboerne. Forbedret fremkommelighed på rute 26 med forbedrede overhalingsmuligheder og højere hastighedsgrænse vil nødvendiggøre reduktion i antallet af sidevejstilslutninger og nedlæggelse af direkte adgangsveje til ejendomme langs vejen. Færre og bedre sidevejstilslutninger og direkte adgangsveje vil betyde en bedre fremkommelighed på strækningen, ligesom det vil betyde en forbedret trafiksikkerhed.</p>



13	<p>Ønsker, at broen over Thorstedvej ikke genetableres.</p> <p>Ønsker, at Kallerupvej forlægges mod syd så den nordlige adgang til Skjoldborg kan opretholdes for at undgå mertrafik på Østergårdsvej.</p> <p>Ønsker, at Kallerupvej og Møgelvej forbindes.</p> <p>Foreslår også at flytte Beerstedvej ned til Møgelvej og skabe adgang til rute 26 nord for Sundby.</p>	<p>Broen ved Thorstedvej er blevet påkørt. Broen bærer en kommunevej, der krydser rute 26 på stedet. Hvorvidt broen og den tilhørende vej kan undværes, behandles ikke i forbindelse med projekt for opgradering af rute 26.</p> <p>I forhold til vejlukning af Langebeksvej nord ved Kallerupvej og mertrafik på Østergårdvej henvises til tidligere svar angående vejlukning og trafiksikkerhed.</p> <p>Der er tidligt i projektet undersøgt muligheden for at forbinde Kallerupvej og Møgelvej, men pga. birkemus i området har dette ikke været muligt.</p> <p>Ved at tilslutte Beerstedvej til Møgelvej og tilslutte rute 26 tættere på Sundby vil den trafik, der i dag kører en vej i stedet køre ned til Sundby. Det vil betyde potentielt mere lastbiltrafik forbi en række ejendomme samt en større ombygning af et kryds nede ved Sundby. Derfor er denne løsning ikke undersøgt nærmere.</p>
14	<p>Påpeger, at løsningen ved Udvejen/Vestmorsvej betyder, at der kommer en rundkørsel tæt på deres bolig samt broen der skal føres over rute 26 på stedet. Er i den forbindelse bekymret for støj samt visuelle og lysgener.</p> <p>Påpeger desuden den værdiforringelse af ejendommen, der kommer som følge af projektet.</p>	<p>I forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen er der vurderet på forholdene. Det er korrekt at broen over rute 26 vil være et markant visuelt element i landskabet. I miljøkonsekvensvurderingen er også angivet, at der skal etableres afværgende beplantning, hvilket i nogen grad kan nedtone den visuelle påvirkning. Broen og rundkørslerne vil medføre fejende lysbevægelser i landskabet. Beplantningen vil også i et vist omfang hindre lysgener fra broen og rundkørslen.</p> <p>Støjberegningerne for projektet viser at støjniveauet omkring rundkørslen ikke vil over stige 58 dB ved boligerne på sydvestsiden af rute 26.</p> <p>Angående værdiforringelse henvises til tidligere svar.</p>
15	<p>Påpeger, at Hvidagre fungerer som primær adgang til landbrugsvirksomhed og at underføringen derfor skal dimensioneres til dette.</p>	<p>Projektet har på nuværende tidspunkt karakter af et skitseprojekt. Der vil i forbindelse med detailprojekteringen blive set nærmere på de enkelte kryds og deres udformning. Herunder vil den præcise placering af regnvandsbassiner også blive fastlagt.</p> <p>Angående støj henvises til tidligere svar om støj.</p>



	<p>Ønsker at regnvandsbassinet i station 47.3 flyttes mod øst.</p> <p>Ønsker også at rasteplassen flyttes mod øst.</p> <p>Påpeger, at regnvandsbassin i station 48.3 tager så stor en del af marken at den bør eksproprieres helt.</p> <p>Er bekymret for støj, når der etableres overhalingsspor.</p>	
16	<p>Thisted Kommune påpeger, at kanalisering af Skinnerup Skråvej bør flyttes til Tovsgårdvej i stedet. Det vil bedre tjene de lokale. Det påpeges, at forskellen i trafikmængde på Skinnerup Skråvej og Tovsgårdvej er begrænset.</p> <p>Endelig vil en kanalisering af Tovsgårdvej understøtte det lokale erhvervsliv.</p>	<p>Kanaliseringsen af Skinnerup Skråvej er valgt da strækningen mere trafikeret end Tovsgårdvej. På Skinnerup Skråvej kører ca. 230 køretøjer per døgn. På Tovsgårdvej ud mod rute 26 kører ca. 70.</p> <p>Skinnerup Skråvej betjener byen Hillerslev.</p> <p>Der er dialog mellem Thisted Kommune og Vejdirektoratet om projekt om udbygning af biogasanlæg på Tovsgårdvej i andet regi, og det anses ikke som en del af udbygningsprojektet at sikre vejbetjening til en kommende udvidelse af biogasanlægget.</p>
17	<p>Borgerforeninger i Skjoldborg/Sundby Thy. Har indsamlet 560 underskrifter.</p> <p>Ønsker ikke gennemkørselsforbud for køretøjer over 3500 kg på Åsvej.</p> <p>Ønsker lokale veje langs rute 26, der samles op i et hankeanlæg ved Langebeksvej nord. Skjoldborg syd ønskes lukket i stedet.</p>	<p>Det er ikke en del af projektet at forbyde gennemkørsel for lastbiler på Åsvej.</p> <p>Hankeanlæg anvendes, hvor der er meget trafik på sidevejen, og disse har vanskeligt ved at komme ud på rute 26. Der vurderes samlet set ikke at være større trafikale udfordringer på sidevejene på strækningen mellem Sundby og Thisted, hvorfor der ikke er forslag om større hankeanlæg på denne delstrækning.</p> <p>Ved at tilslutte Beerstedvej til Møgelvej og tilslutte rute 26 tættere på Sundby vil den trafik, der i dag kører en vej i stedet køre ned til Sundby. Det vil betyde potentielt mere lastbiltrafik forbi en række ejendomme samt en større ombygning af et kryds nede ved Sundby. Derfor er denne løsning ikke undersøgt nærmere.</p>



	Foreslår også at flytte Beerstedvej ned til Møgelvej og skabe adgang til rute 26 nord for Sundby.	
18	<p>Thy og Morsø Vognmandsforening foreslår: Shunt i rundkørslen ved Ræhr Shunt i rundkørslen ved Thistedvej/Hanstholmvej Forøget frihøjde ved broen ved Thorstedvej Shunt for ligeudkørende trafik i rundkørslen Åsvej/Oddesundvej Finder det hensigtsmæssigt at lukke en del overkørsler og sidevej mellem Thisted og Sundby Ønsker ikke rundkørsel ved Sundby Mors Ønsker frihøjden ved broen ved Sundby forøget Ønsker at opretholde indkørsel for højresvingende på Smedevej Ønsker en viadukt mellem Kirkebyen og Nørrebyen Rebslagervej opretholdes Ønsker overhalingsmulighed i begge retninger fra Øster Jølby mod Sallingsund. Ønsker en højreindsvingsbane ved Nørrebro i stedet for hankænlægget der ikke menes nødvendigt.</p>	<p>Der er i forbindelse med projektet undersøgt behovet for shunt i de tre rundkørsler ved rute 26. Der er ikke fundet afviklingsproblemer i rundkørslerne, hvorfor shunts er fravalgt.</p> <p>Projektet har beskrevet og registreret alle eksisterende bygværker på strækningen, herunder også bygværket ved Torstedvej. Bygværket har en frihøjde på 4,68 meter. Der skal søges tilladelse såfremt en transport med en højde over 4,1 m skal forbi. Det betyder, at transporter, der ikke kan passere bygværket pga. frihøjden, vil blive ledt af andre ruter i stedet. Tilsvarende er gældende ved Sundby Mors, hvor frihøjden på det eksisterende bygværk er 4,43 m. Derfor ændres frihøjden på bygværket ikke.</p> <p>Der er i projektet foreslået at lukke en række overkørsler og sideveje mellem Sundby og Thisted. Ved udvælgelse af hvilke sideveje der lukkes, skal der afvejes mellem fremkommeligheden på rute 26 i forhold til generne for sidevejstrafikken ved en vejlukning. Det er ud fra disse hensyn at de valgte vejlukninger er foreslået og indarbejdet i projektet.</p> <p>Adgang til Smedevej ønskes nedlagt for at kunne etablere 90 km/t. Der oprettes højresvingsbane ved Sundbyvej i østenden af Sundby, hvor det vil være muligt at svinge.</p> <p>Rundkørslen ved Sundby Mors indgår ikke i projektet mere. Tilsvarende gælder projekter ved Kirkebyen og Nørrebyen.</p> <p>Der er med det vedtagne projekt to overhalingsspor på Mors. Dermed vil der være mulighed for at overhale i begge retninger. Desuden er der allerede i dag overhalingsmulighed i begge retning hhv. ved Sallingsund- og Vilsundbroen. På dette grundlag vurderes der at være nødvendige overhalingsmuligheder på Mors fremadrettet.</p> <p>Nørrebro er primær adgangsvej til Morsø Foodpark og Nykøbing Mors, hvorfor krydset ved Nørrebro/Rute 26 er et meget benyttet kryds. Der kan derfor opstå kø, når trafikanter skal fra Nørrebro og ud på Rute 26. Samtidig har krydset i en årrække været ulykkesbelastet. Der er</p>





		lokal hastighedsbegrænsning 70 km/t igennem krydset. Projektet mål er at forbedre fremkommeligheden på Rute 26 og derfor foreslås det at etablere hankeanlægget i krydset ved Nørrebro, så hastighedsbegrænsningen igennem krydset kan hæves til 90 km/t. Således bliver det muligt at køre 90 km/t på en længere strækning fra Sallingsundvej til Lyngbro. Etablering af hankeanlæg vurderes også at være med til at forbedre trafikikkerheden.
19	Morsø Forsyning påpeger, at de ikke mener, at afvandingssystemet er dokumenteret tilstrækkeligt.	Som det er Morsø Forsyning bekendt, er Vejdirektoratet ikke enig i forsyningens udlægning om, at vejens eksisterende afvanding sker til forsyningens spildevandstekniske anlæg. Den eksisterende afvanding sker ved afvanding til rabat og nedsivning. Vejens fremtidige afvanding planlægges fortsat at ske ved udledning til recipient efter gennemførelse af projektet.